LES PERCEMENTS

DE LA

FAUCILLE ET DU MONT-BLANC

Etude avec six croquis

PAR LE

Colonel ALBERTO ARA

GENÈVE
IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÊNE, RUE VERDAINE
—
1907

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
217

LES PERCEMENTS

DE LA

FAUCILLE ET DU MONT-BLANC

Etude avec six croquis

PAR LE

Colonel ALBERTO ARA

GENÈVE

IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÊNE, RUE VERDAINE

—

1907

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LES PERCEMENTS DE LA FAUCILLE ET DU MONT BLANC

Le souci le plus important pour les peuples modernes est d'avoir à leur disposition de grands moyens de transport.

On a besoin de voyager beaucoup, d'arriver vite et de multiplier les trafics pour pouvoir répandre et exporter dans le plus bref délai les productions des arts, de l'industrie et de l'agriculture, qui augmentent tous les jours.

Plus les instruments de son action sont perfectionnés, plus le commerce devient florissant et vaste.

Il faut donc aujourd'hui accorder la plus grande attention à ces instruments qui sont après tout les routes ordinaires, les voies ferrées et les lignes de navigation, avec tout leur attirail de machines de locomotion et de charge.

La science des transports apprend de son côté à se servir, au mieux, de tous les perfectionnements possibles dans les facteurs du trafic, pour rendre les mouvements plus rapides, plus intensifs et plus économiques.

Ces réflexions se présentent tout naturellement à l'esprit, toutes les fois qu'on discute un problème quelconque de grand trafic; mais elles deviennent d'ordre tout à fait exceptionnel lorsqu'on veut les appliquer aux relations de transaction actuellement existantes entre la France, la Suisse et l'Italie.

Car ici, à la rencontre des trois frontières, où il serait de la plus haute nécessité d'avoir un service irréprochable de grandes lignes ferrées directes, pour y attirer et conserver le trafic international de la moitié de l'Europe, on découvre,

au contraire, une longue et haute chaîne d'Alpes colossales, complètement dépourvue de passage souterrain.

En effet, si l'on mesure, sur la ligne de la frontière italienne, les distances existantes entre les débouchés actuels des Alpes occidentales, on trouve :

De la ligne Nice-Vintimille à la future Nice-Coni.	40 km.
De la Nice-Coni au Mont-Cenis.	160 »
Du Mont-Cenis au Simplon	300 »
Du Simplon au Saint-Gothard	120 »

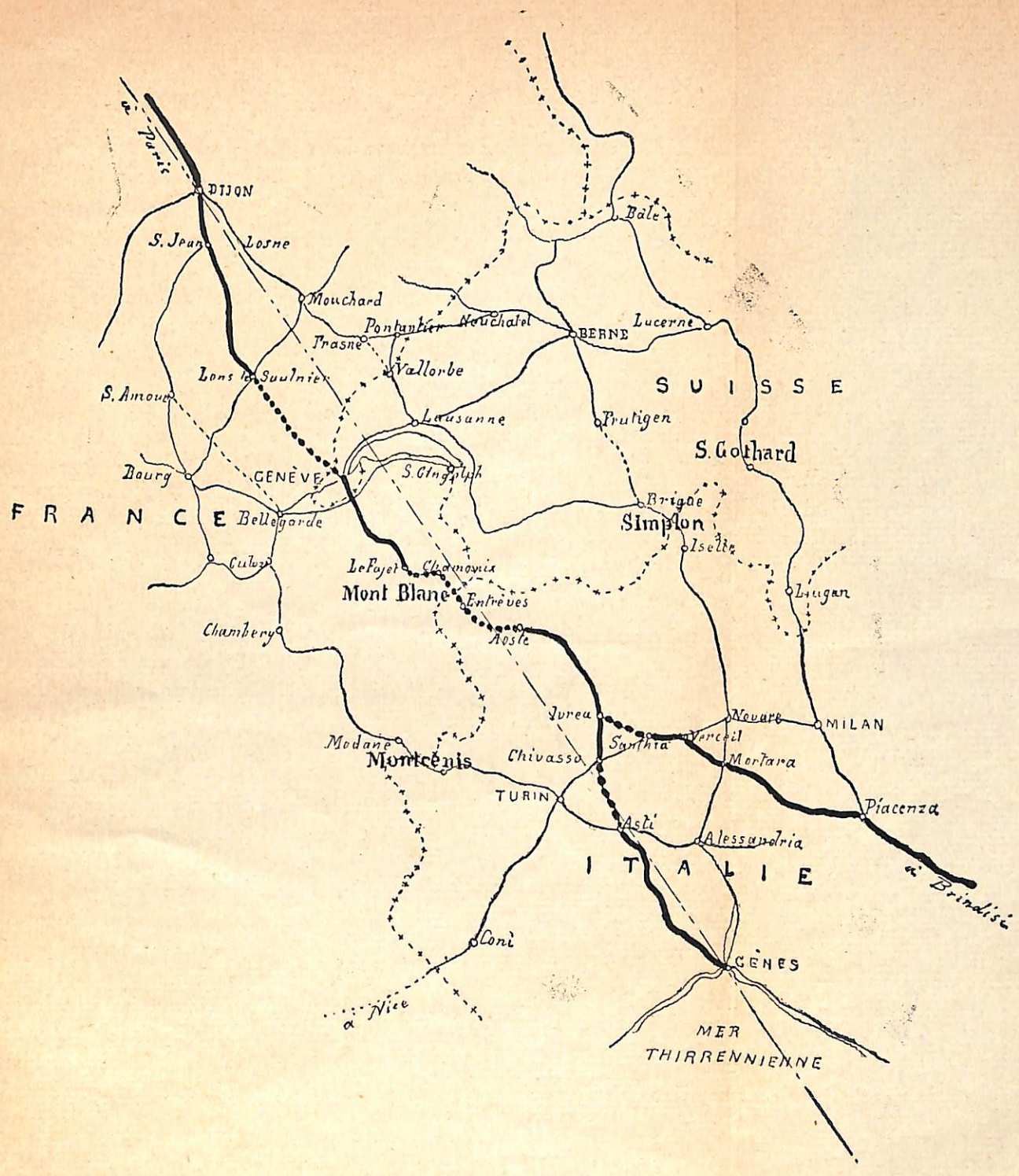
* * *

La région des trois Etats que nous considérons est représentée par le croquis N° 1.

En l'examinant de près, on voit qu'une ligne droite tirée de Paris à Gênes passe par l'arc de 300 kilomètres encore infranchi par les rails, et que cette ligne marque le plus bref parcours entre le centre de la France et l'Italie, en passant par Dijon, Genève, le Mont Blanc, Chivasso et Asti.

Si une ligne ferrée complète existait sur ce trajet, on aurait évidemment le plus court itinéraire entre Paris et Londres, d'un côté, les deux grands marchés du commerce et du trafic européen, et, de l'autre, la Haute Italie, disons le triangle Turin-Milan-Gênes, d'où partent les grandes voies pour la côte de la Mer Tyrrhénienne, Rome et Naples, et pour la Mer Adriatique, où se trouve Brindisi, port du trafic de l'Orient.

De cette intéressante ligne de communication, on a déjà la plus grande partie, c'est-à-dire 640 km., formée par les chemins de fer Paris-Lyon Lons le Saunier, puis Genève-(Eaux-Vives)-Bonneville-St. Gervais Le Fayet, et enfin Aoste-Ivrée-Chivasso. Pour la compléter, il ne manquerait donc


à Paris
DIJON
S. Jean
Losne
Mouchard
Pontarlier
Neuchatel
BERNE
Lucerne
Bâle
Frasne
Vallorbe
Lons le Saulnier
S. Amour
SUISSE
Lausanne
Fribourg
S. Gothard
Bourg
GENÈVE
S. Gingolph
Brigue
FRANCE
Bellegarde
Simplon
Iselle
Culoz
Le Fayet
Chamonix
Mont Blanc
Entrèves
Lugan
Chambery
Aoste
Ivrea
Novare
MILAN
Modane
Monticenis
Chivasso
Santhia
Verceil
Mortara
TURIN
Piacenza
Asti
Alessandria
ITALIE
à Brindisi
Coni
GÊNES
à Nice
MER
THIRRENNIENNE

Croquis N° 1.

PROVINCIA DI TORINO

que les 230 km. représentés par les tronçons Lons le Saunier-Saint Claude-Genève, Saint Gervais-Chamonix-Entrèves-Aoste et Chivasso-Asti.

Mais ces 230 km. de nouveaux chemins de fer construits mettraient en grande valeur ceux déjà existants, et donneraient un grand essor à tout le mouvement qui se produirait sur la ligne entière, en composant un tout merveilleusement satisfaisant.

La chose est incontestable, et pourtant nous en sommes toujours là ; on discute, on projette et on ne conclut rien.

* * *

La percée du Saint-Gothard, ligne ferrée, entre Milan, la Suisse et l'Allemagne, toute en dehors des frontières de la France, a porté une grave atteinte au trafic de celle-ci, qu'on a évalué par dizaines de millions de francs annuellement perdus.

On se flattait de pouvoir compenser cette perte lors de l'ouverture au trafic du nouveau tunnel par le Simplon, et on rechercha quelle serait la voie d'accès la plus courte et la plus utile pour atteindre Brigue.

Au nord de Genève, on proposa à la ligne existante par Pontarlier, qui passe sur la rive droite du lac Léman, une correction Frasne-Vallorbe, qui fut depuis changée en celle Mouchard-Bussigny, pour finir par une troisième : La Joux-Vallorbe.

Et à l'ouest, en laissant de côté Bourg, qui est trop loin, on proposa un nouveau chemin de fer de Saint-Amour à Bellegarde, avec un autre tunnel sous le Credo, pour aller à Saint-Gingolph par la rive gauche du lac.

De leur côté, les Autorités et les Sociétés intéressées de Genève projetèrent une superbe ligne, Lons le Saulnier, par

Saint Claude, à Genève, qui devait conduire au Simplon par Lausanne et Saint Maurice.

Mais, dès maintenant, on a dû se persuader que la ligne par le Simplon, à laquelle la France, par une bonne politique, n'a pas contribué, ne sera que le doublement de la ligne par le Saint-Gothard, peu utile au commerce français. D'ailleurs, la Suisse a déjà mis la main à la construction du tunnel du Lœtschberg, ligne plus directe entre Berne et Brigue, qui réduira à néant l'utilité de la variante Frasne-Vallorbe, parce que l'itinéraire Pontarlier-Neuchâtel-Berne-Brigue deviendra plus court que l'autre, Pontarlier-Lausanne-Saint Maurice-Brigue. Et alors il s'ensuivra que de l'Italie au nord de l'Europe, il y aura deux lignes presque parallèles, avantageuses surtout à la Suisse centrale et à l'Allemagne, mais aucune qui vise au centre et au nord-ouest de la France.

Eh bien ! dans cet état de choses, pourquoi vouloir encore aller au Simplon? Pourquoi chercher la meilleure manière d'y accéder ? Pourquoi vouloir améliorer les voies existantes ? N'est-il pas plus simple et raisonnable de chercher ailleurs la réalisation de si justes aspirations, en laissant aux rails français tout le parcours jusqu'à la frontière italienne ?

Déjà, de son temps, le général Billot, rapporteur de la Commission du Sénat, à propos d'une ligne au nord de Paris, s'était montré d'un avis tout à fait contraire à celui de M. Wilson, rapporteur à la Chambre des Députés ; il reconnaissait dans la ligne du Simplon une simple doublure du Gothard. Et avec le percement du Lœtschberg, cette situation ne fera que s'accentuer.

L'Allemagne pourra, en effet, se servir du Simplon par Berne et Brigue, aussi bien que du Gothard ; mais alors la première de ces deux lignes ne sera, pas plus que la seconde, en mesure d'aider le commerce et le trafic de la France occidentale avec l'Italie.

* * *

Mais qu'il nous soit permis d'ajouter une autre objection à l'idée d'accéder au Simplon.

Dans tous les projets parus à ce jour et dans toutes les discussions qui en ont suivi, la France a toujours considéré Milan comme objectif unique, sans tenir compte des considérations particulières de partage du grand trafic, qui s'explique dans toute la Haute Italie, et plus spécialement dans le triangle Milan-Turin-Gênes. On a commencé à envisager Milan et l'on a poursuivi cette même idée sans chercher à voir si pour la France il n'y aurait pas mieux à faire. (1)

Et pourtant cette étude méritait bien quelque attention, du moment que le commerce de l'Europe avec l'Italie continentale n'embrasse pas seulement les provenances de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie, situées à l'orient de Milan, mais aussi celles bien plus considérables des régions à l'occident de Turin : France, Angleterre, Belgique, Hollande.

Les choses étant ainsi, on ne conçoit pas pourquoi la France ne vise que Milan et fasse parcourir inutilement au trafic les 100 km, au moins, sur rails suisses, qui séparent Saint Maurice de Brigue, en ligne presque parallèle à la frontière italienne, tandis qu'elle a sous la main, et beaucoup plus près, la ville de Turin, où il lui serait plus opportun de diriger son trafic, d'où il serait conduit, par la voie la plus courte, à Gênes, Florence, Rome et Naples.

Le marché de la ville de Milan est sans doute très important, mais il est surtout nourri par les Etats qui sont à l'est et au nord de la Lombardie ; à coup sûr, ceux des villes de Turin et de Gênes ne le sont pas moins, mais devront être alimentés par les Etats situés à l'ouest et au nord du Piémont. On comprend très bien que Milan soit le centre du commerce allemand en Italie, mais, pour la même raison, il faut faire de Turin le siège du commerce français. Et si au

(1) M. Gauthier même, ancien Ministre des Travaux publics, s'attient à ce système dans ses dernières études, sur le *Journal*, comme y persiste M. Noblemaire, sur l'*Echo de Paris*, dans cette forme hautaine et dédaigneuse qui lui est si familière toutes les fois qu'il s'agit d'une solution qui ne soit pas le Frasne-Vallorbe.

delà des Alpes Pennines on voulait donner son juste poids à l'exactitude de ces observations, on se persuaderait de suite qu'il est presque inutile d'aller concurrencer à Milan le trafic allemand, mais qu'il y a au contraire tout à gagner à établir et renforcer le trafic français dans la région du Piémont et de la Ligurie, qui renferme des étapes plus considérables pour la Mer Thyrrhénienne et pour Brindisi, sur la Mer Adriatique. Dès lors, on aperçoit l'immense avantage qu'il y aurait pour la France d'abandonner à jamais l'idée d'accéder au Simplon pour arriver à Milan (malgré toute la faveur accordée à cette idée par M. Noblemaire) et de hâter la construction de la merveilleuse ligne par la Faucille et le Mont Blanc, conduisant à Turin, qui résoudra on ne peut mieux le problème des intérêts français.

* * *

La question des nouvelles voies de communication rapides de France en Italie a donc été mal posée. Il ne peut pas s'agir de savoir quelle serait la meilleure des voies d'accès au Simplon pour aller en Italie. Du moment que le passage réalisé sous le Monte Leone n'aboutit pas en France, comme n'y aboutit pas le Gothard, il ne pourra jamais donner le moyen de compenser les pertes subies par la France, et il présentera les mêmes inconvénients.

Il s'agit, au contraire, de savoir, étant donnée la nécessité pour la France et l'Italie de créer une nouvelle voie de communication ferrée à travers les Alpes qui puisse raccourcir les parcours actuels, quel point l'on doit choisir pour lui donner passage.

Les lignes ferrées actuellement existantes entre la France et l'Italie ne sont pas propres au grand trafic que l'on prévoit certain dans un avenir prochain. Celle de Nice à Vintimille, et

l'autre en construction de Nice à Coni sont trop au sud, et leur insuffisance vis-à-vis des exigences du commerce de la ligne Modane-Turin est aujourd'hui bien établie. Le doublement de la voie sur le côté italien ne parviendra pas à la corriger, et quoi qu'on fasse, elle sera toujours impropre au grand trafic international, en raison de ses déclivités excessives.

A ces inconvénients, on ne peut pas parer en allant traverser la chaîne à plus de 200 km de distance, sur rails suisses. Et puisque dans les Alpes Pennines les territoires des deux nations se trouvent en contact direct, sans aucun intermédiaire, il est tout à fait naturel de penser qu'en passant par là on créera une ligne qui sera la plus avantageuse à tous les points de vue.

Il ne peut donc pas être question du Simplon, qu'on doit laisser de côté. Il s'agit de savoir si, à la France comme à l'Italie, une ligne appartenant à elles seules, la plus courte et la plus directe possible, ne convient pas mieux, ligne qui soit une solution définitive et durable du grand problème, en faveur de tous leurs intérêts. Et alors on verrait que la meilleure de toutes les lignes imaginées sera toujours celle qui passe par la Faucille et le Mont-Blanc.

« Nous devons tourner nos regards vers un autre point de « notre frontière alpestre... pour parer à l'insuffisance du « Mont-Cenis et améliorer directement le régime de nos re- « lations avec l'Italie. C'est désormais sur le projet de tra- « versée du Mont Blanc... qu'il semble naturel de porter « notre attention, » disait dernièrement M. Alfred Gérard, dans son rapport au Sénat.

Et nous pensons, qu'effectivement, dans l'intérêt exclusif de la France, on doive donner la préférence à la grande ligne internationale par la Faucille et le Mont Blanc, sur voies exclusivement françaises, jusqu'à la frontière italienne.

* * *

La ligne de Lons le Saunier à Genève par la Faucille, que nous avons mentionnée, a été proposée par des personnes éminentes de Genève, et il faut dire tout de suite qu'elle a été étudiée au point de vue de la meilleure des voies d'accès au Simplon. Mais elle a une position et une direction tellement heureuse entre les deux rivales déjà nommées, de Frasne-Vallorbe et Saint-Amour Bellegarde, qu'elle peut admirablement servir à s'attacher aussi à la ligne existante Annemasse-Bonneville-Saint Gervais pour monter à Chamonix et passer, sous le Mont Blanc, en Italie.

Il faut ajouter encore que le projet de la Faucille présente les meilleures conditions techniques pour favoriser le grand trafic, le point culminant de toute la voie ne dépassant pas 559 m, (1) avec peu de courbes, d'au moins 500 m de rayon et des pentes *maxima* de 10 mm (2).

C'est presque une ligne de plaine.

Le coût de sa construction est considérable. Pour les 75 km dont se compose la ligne, on a prévu une dépense de 115 millions de francs, en la faisant à deux voies, à cause surtout des trois grands tunnels qu'on devra y pratiquer.

Mais on épargnerait la dépense pour l'inutile correction de Frasne-Vallorbe et, en acceptant les 20 millions offerts par le canton de Genève et les 40 millions dont a parlé à plusieurs reprises M. Noblemaire, Directeur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, la dépense pour l'Etat français serait réduite à la somme de 55 millions de francs.

« La Faucille, c'est la ligne idéale. » (3)

Et M. Louis Laffitte disait dans son rapport (1902) : « La « voie de Lons le Saunier à Genève doit être considérée « comme faisant partie intégrante de notre outillage national. « Elle est le complément logique et nécessaire de notre sys-

(1) Simplon, 705 m ; Saint Gothard, 1155 m ; Mont Cenis, 1294 m.

(2) Les pentes *maxima* du Simplon sont de 18 à 25 mm, pour une longueur de 19 km ; celles du Gothard sont de 26 à 27 mm, pour 110 km, et celles du Mont Cenis de 24 à 30 mm, pour 80 km.

(3) M. Louvard à la Chambre de Commerce de Laval.

« tème de voies de communication, le prolongement vers « l'est des voies ferrées et fluviales... »

De son côté, M. Plichon, le 20 Novembre 1905, à la Chambre des Députés, a dû reconnaître *que la ligne par la Faucille est la meilleure pour la distance virtuelle, les rampes et les courbes,* mais la question la plus importante, la vraie, est la question de finances.

Mais déjà M. Gallotti, en parlant de la Faucille à la Société des Ingénieurs civils de France, avait dit : « La ligne pro- « posée, dût-elle être la plus onéreuse et la moins produc- « tive de toutes celles qui couvrent notre territoire, on ne « devrait pas hésiter à l'établir. »

Et Onésime Reclus écrivait : « La ligne Lons le Saunier- « Genève fait partie intégrante de la voie ferrée la plus « courte possible et la plus droite possible de Londres et de « Paris à Gênes, voie qui nous ramènera le trafic que le « tunnel du Saint-Gothard et puis celui du Simplon se sont « proposé de nous enlever... Mais qu'on fore le Mont Blanc « par un tunnel, la ligne de la Faucille devient aussitôt une « section d'un chemin de fer mondial, dont on peut à peine « prévoir l'importance. »

La Faucille desservirait non seulement le nord, mais tout le centre et l'ouest de la France, jusqu'aux ports de l'Atlantique, dont il favoriserait les transports sur les côtes de l'Amérique.

Ce sera une ligne du centre français.

* * *

En se dirigeant vers l'Italie, on rencontre le grand massif du Mont Blanc, sous lequel pourra être conduite la ligne en provenance de la Faucille pour descendre dans la vallée de la Doire Baltée, en Piémont, et constituer ainsi le meilleur,

le plus direct, le plus court et le plus facile trajet de France en Italie. Alors toute la ligne ferrée de Dijon à Gênes se trouverait sur la direction indiquée, et tout le parcours au nord du géant, jusqu'à l'entrée du tunnel de Chamonix, s'effectuerait sur territoire français, moins la traversée de Genève, qui pourrait être neutralisée.

En aucun autre point de la chaîne des Alpes, mieux qu'au Mont Blanc, la formation de la montagne et l'allure topographique des vallées de l'Arve, en Savoie, et de la Doire, en Piémont, ne sont aussi favorables à un percement pour donner passage à un chemin de fer.

Et tous ceux qui ont étudié le Mont Blanc à ce point de vue ont dû reconnaître que son percement présente la plus grande facilité d'exécution, la ligne pouvant être établie dans les meilleures conditions pour donner issue au grand trafic.

L'ingénieur en chef de la Haute Savoie, M. Collet-Maigret, qui étudia cette percée en 1873, par ordre du Ministre Caillaux, démontra dans son rapport que le passage d'un chemin de fer par le Mont Blanc était, à tous les égards, meilleur que le passage par le Simplon, et cela non seulement pour tous les rapports de la France, de l'Angleterre et de la Belgique avec l'Italie et l'Orient, mais encore et surtout en vue de la moindre dépense.

Alors le Conseil général des Ponts et Chaussées déclara que, si la France était appelée à donner un concours pécuniaire à un second passage des Alpes, la préférence devait être donnée à la ligne qui unirait Genève à Aoste par la Haute Savoie et par un tunnel sous le Mont Blanc.

Plus tard, en 1879, le Ministre des Travaux publics envoya encore les ingénieurs Cartery et Moron dans la vallée d'Aoste pour rapporter sur le percement du Mont Blanc et, deux ans après, la Chambre des Députés chargea le Gouvernement de faire étudier à nouveau et à bref délai une nouvelle ligne internationale à travers les Alpes et particulièrement par le Mont Blanc.

Mais on n'en fit rien.

Toutefois, lorsque, à une grande majorité, les Conseils généraux et les Chambres de Commerce de France donnèrent un avis favorable à la Faucille (1902), M. Louvard, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Laval, n'hésita pas à dire : « Depuis longtemps on songe à un prolongement de Cha- « monix à Aoste, en traversant le Mont Blanc. Ce serait une « communication de plus, la plus courte et la plus directe « qui puisse être établie de Londres et de Paris à Turin et « Milan, et cela par rails français jusqu'à la frontière ita- « lienne, sauf l'enclave de 15 kilom. sur le territoire de « Genève... Ce serait un raccourci considérable sur l'itiné- « raire *via* Mont Cenis et *via* Simplon, et la suppression du « long parcours sur les rails de la Confédération. »

* * *

Ajoutons encore :

Dans nos études précédentes sur l'intéressante question du Mont Blanc, (1) nous empruntions les données techniques au projet que M. Godin de Lépinay rédigea, dans l'année 1876, pour le Ministère des Travaux publics.

Selon les idées de ce savant ingénieur, il serait possible de donner à la voie, sans sacrifices exceptionnels, l'inclination de 12 mm, 5, et de passer sous le massif avec un tunnel de la longueur de 13 km. 500 ; et, à l'égard de la dépense, alors qu'il n'y avait pas encore les perforatrices hydrauliques, il la prévoyait pour une somme de 120 millions de francs, en y comprenant les voies d'accès dans les vallées opposées, de Cluses, en France, à Aoste, en Italie.

(1) *Le Percement du Mont Blanc*, Milan, 1902, et *Il Sempione, il Giura, il Monte Bianco*, Torino, Streglio, 1904.

Dès lors, on a perfectionné l'outillage de perforation et prolongé jusqu'à Saint Gervais-Le Fayet la ligne à écartement normale provenant de Bonneville, de manière qu'il ne reste à présent qu'à remonter l'Arve jusqu'à Chamonix et de passer en tunnel pour aboutir à Courmayeur.

D'ailleurs, on pourra se servir aujourd'hui des eaux abondantes de la Doire pour appliquer la traction électrique aux trains, ce qui n'était pas encore possible il y a trente ans, et qui permettra d'augmenter un peu les pentes pour diminuer les dépenses, tout en faisant un excellent service qui avantagera le trafic.

Et vraiment les nouvelles études faites dernièrement par l'éminent ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, M. Jacquier, par ordre du Ministre des Travaux publics, permettent d'établir d'une manière certaine que le tunnel sous le Mont Blanc pourra avoir la longueur de 13 km, en mettant la tête italienne à Entrèves (cote 1287 m), laissant celle française à Chamonix (cote 1050 m), et que les pentes pourront être de 30 mm dans le tunnel et de 20 mm dans les voies d'accès des deux versants, la même, cette dernière, déjà adoptée sur la ligne de Bonneville à Saint Gervais, pentes qui sont bien conciliables avec la traction électrique et pour un service intense.

M. Jacquier, pour le percement du souterrain, a prévu une dépense un peu moindre de 40 millions de francs pour une voie simple ; si on faisait la ligne à deux voies, qui seront certainement nécessaires, il faudrait arriver à 60 millions. En y ajoutant une somme de 15 millions de part et d'autre pour arriver soit à Saint Gervais, soit à Aoste, avec la gare internationale à Courmayeur, on n'aura qu'une modeste dépense totale de 90 millions pour percer le tunnel et construire et asseoir toute la ligne à deux voies depuis Saint Gervais jusqu'à Aoste. La moitié de la dite somme à la charge de la France et l'autre à l'Italie. En y ajoutant les 55 millions déjà mentionnés pour la ligne de la Faucille, on

aura une dépense totale de 100 millions pour construire et avoir en exploitation l'entière ligne de Dijon au Mont Blanc.

De son côté, l'Italie, en plus des 45 millions pour sa quote-part de la ligne du Mont Blanc à Aoste, pour donner un juste développement au grand trafic du transit international, sera tenue à dépenser encore 25 millions pour la construction à nouveau du chemin de fer d'Asti à Chivasso, 45 km, et d'Ivrea à Santhia 35 km, dont nous parlerons tout à l'heure. En total donc, l'Italie devra dépenser pour sa part à peu près 70 millions de francs.

Mais peut-on, avec de moindres sacrifices, obtenir des résultats aussi satisfaisants ?

* * *

Pour prévenir toute objection qui pourrait être faite à la possibilité d'exécution de la nouvelle grande ligne, et aux difficultés que présenterait l'accomplissement des travaux, on ne peut que citer l'opinion des hommes compétents qui se sont occupés de ce projet.

M. Duparc, professeur à l'Université de Genève, dans une étude géologique à propos du percement de la Faucille, publiée en Mars 1905, a émis l'opinion qu'il serait toujours bon de multiplier les observations au point de vue géologique, mais que les points principaux déjà acquis permettent de ne pas partager le pessimisme, réel ou conventionnel, des adversaires de la Faucille.

Et le rapport déposé, il y a deux ans, par M. Barraud, ingénieur en chef du Département du Jura, qui était chargé par le Ministre des Travaux publics d'examiner le projet de la Faucille, est entièrement favorable et confirme en tous points les études du Comité franco-suisse de Genève.

Quant au Mont Blanc, on connaît l'opinion des plus éminents géologues, et de M. Duparc, qui a étudié pendant de longues années la géologie du géant. Le massif est composé d'une couche très compacte, purement granitique, et la conformation extérieure de la montagne, qui a une formidable hauteur pour sa base, laisse prévoir qu'il n'y aura pas de grandes difficultés à surmonter; et justement la cote du tunnel, projetée à plus de 1000 m au-dessus du niveau de la mer, offre déjà un bon moyen de prévenir les plus grandes de ces difficultés, telles que l'élévation de la température et l'irruption considérable d'eau.

Du reste, toutes les difficultés probables ont été examinées de très près par les personnes les plus compétentes et résolues en sens favorable. D'un autre côté, après la rigoureuse expérience faite lors du percement du Simplon, on peut dire qu'il n'y a peut-être pas de difficulté, dans les travaux du genre, qui ne puisse être vaincue par le génie de l'homme.

La durée des travaux dépendra de la durée de perforation des souterrains.

Sur la ligne de la Faucille, il y aura trois tunnels à percer, de la longueur de 6400, 11400 et 15200 m. Chacun de ces tunnels pourra être attaqué en même temps aux deux extrémités, et alors la durée des travaux dépendra de la durée de l'excavation du tunnel le plus long, qui a été calculée à quatre ans.

La durée des travaux de la ligne Le Fayet-Aoste dépendra de celle nécessitée par le percement du grand tunnel du Mont Blanc, qu'on a évaluée à cinq ans (1).

Alors, dans cinq ans au plus, on pourra avoir à disposition la merveilleuse ligne par la Faucille et le Mont Blanc, qui donnera toute satisfaction au grand courant du trafic international, tout en ne dépensant que 150 millions de francs à

(1) Les travaux pour l'excavation des 12230 m du Mont Cenis durèrent treize ans: ceux des 14912 m du Saint Gothard neuf ans, et ceux des 19730 m du Simplon sept ans.

peu près, à la charge des deux pays les plus directement intéressés.

Basse altitude des tunnels de sommet, pentes peu sensibles et larges courbes nécessaires au grand trafic, utilisation des tronçons existant et dépense relativement minime pour la construction des voies supplémentaires, sont des avantages tels, qu'aucune autre ligne ne pourra jamais les compenser.

* * *

Cependant, dans notre empressement à faire valoir les excellents arguments présentés en faveur du grand projet, nous ne devons pas repousser de parti pris les objections de ses adversaires. La cause est tellement bonne, qu'il n'y a aucun danger à les examiner avec attention pour les combattre avec succès.

D'abord, dans l'intérêt exclusif de la France, à éviter les 15 km de parcours sur territoire suisse, entre les deux frontières de Meyrin et Annemasse, on voudrait faire passer la ligne ailleurs que par Genève et, tout en partant de Lons le Saunier, on proposa d'arriver directement à Bellegarde, d'où l'on poursuivrait par le chemin de fer existant sur Saint Julien, Annemasse, Bonneville et Le Fayet.

Pour démontrer l'erreur d'un tel projet, il suffirait de dire que de Lons le Saunier à Genève et à Annemasse, il n'y a que 85 + 6 = 91 km, tandis que la longueur de la ligne qui passerait plus à l'ouest pour aller à Bellegarde et poursuivre à Annemasse sera de 70 + 39 = 109 km, c'est-à-dire 18 de plus, sans compter que les 70 km sont mesurés en ligne droite, ce qui veut dire que cette longueur sera certainement plus importante dans la construction.

Nul doute qu'aujourd'hui le commerce, et surtout le grand

commerce, recherche les lignes courtes et faciles, qui donnent économie de frais et de temps. La ligne directe de Lons le Saunier à Genève et à Annemasse par Saint Claude constitue le tracé le plus court que l'on puisse imaginer. C'est donc à lui que doivent aller toutes les préférences.

Il faut avoir égard aussi à la dépense, car on peut admettre que la ligne par Bellegarde, traversant la même chaîne du Jura et rencontrant par conséquent les mêmes difficultés, ne coûtera pas moins que celle par Meyrin. En outre, on ne pourra pas, par cette voie, éviter une autre dépense considérable, celle que nécessitera la reconstruction du tunnel du Credo qui, malgré d'incessantes réparations, n'est pas en mesure de satisfaire sans interruption à un service intense de trafic international.

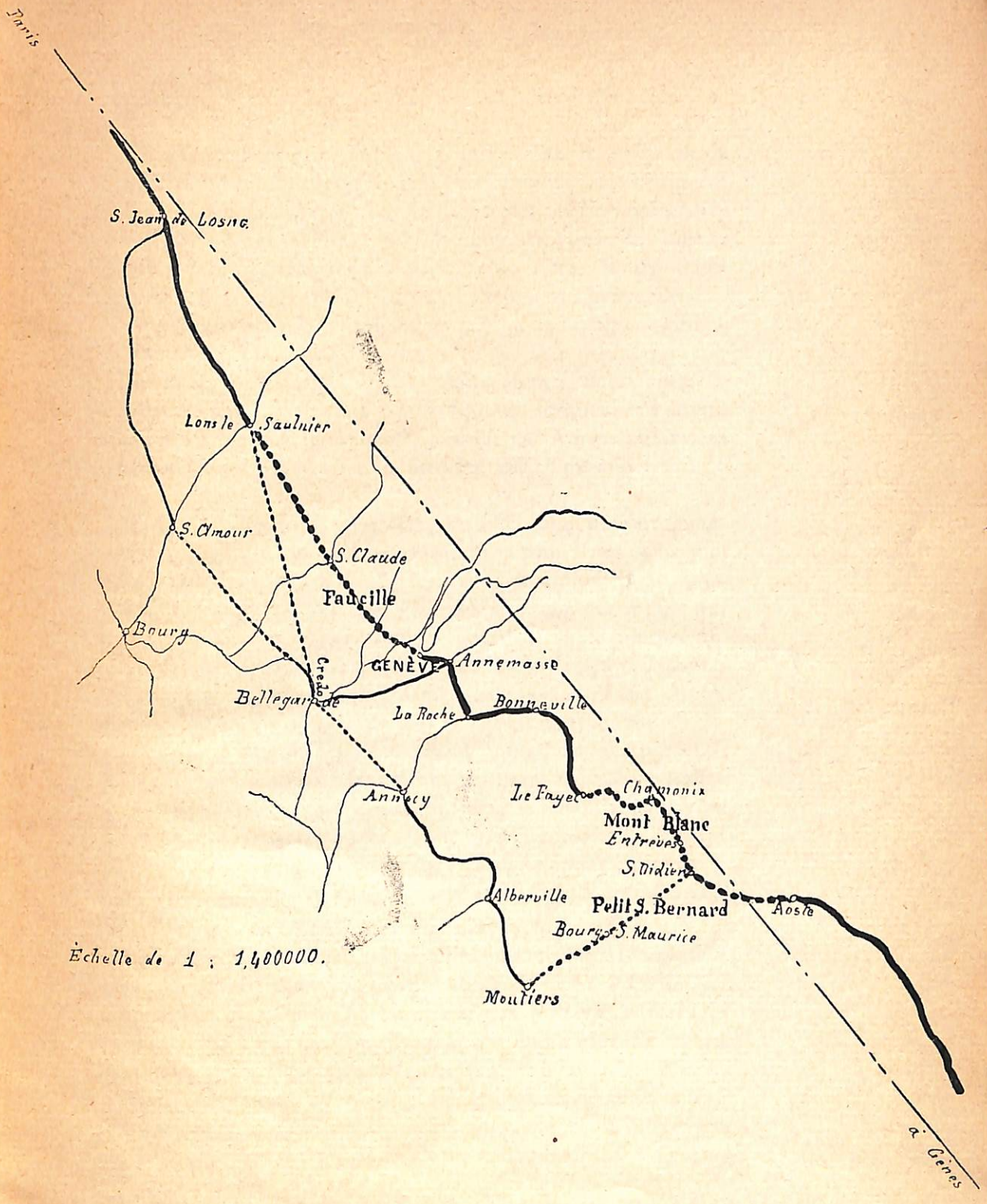
On peut conclure donc que la ligne de Lons le Saunier à Genève et Annemasse sera non seulement plus courte que l'autre, mais aussi moins coûteuse.

* * *

Une autre proposition a été faite, encore dans l'intérêt exclusif de la France.

Pour accéder à la Haute Italie sans emprunter les voies suisses, on songea à entrer dans la vallée d'Aoste par le Petit Saint Bernard, en partant de Saint Jean de Losne et par deux chemins de fer nouveaux de Saint Amour à Bellegarde et de Bellegarde à Annecy, pour arriver à Albertville et Moutiers.

Pour permettre de suivre cette direction, nous présentons le croquis N° 2, relevé d'une carte à l'échelle de : 1,400,000, sur lequel on voit tirée la directrice de Paris à Gênes. Remarquons de suite que les deux lignes qu'on veut mettre en comparaison se trouvent du même côté de cette directrice.


Paris
S. Jean de Losne
Lons le Saulnier
S. Amour
S. Claude
Faucille
Bourg
Credo
GENÈVE
Annemasse
Bellegarde
La Roche
Bonneville
Annecy
Le Fayet
Chamonix
Mont Blanc
Entrèves
S. Didier
Alberville
Petit S. Bernard
Aoste
Bourg S. Maurice
Moutiers
à Gênes
Échelle de 1 : 1,400000.

Croquis N° 2.

Sa simple inspection suffit à montrer que le tracé de la ligne Saint Jean de Losne, Genève, Chamonix et Pré Saint Didier s'éloigne très peu de la directrice, et que naturellement elle est plus courte que l'autre, Saint Jean de Losne, Saint Amour, Bellegarde, Annecy, Moutiers, Bourg Saint Maurice, Pré Saint Didier, qui s'en éloigne de beaucoup.

Les résultats arithmétiques confirment les démonstrations de la géométrie.

En effet, la première de ces deux lignes, Saint Jean de Losne à Genève, jusqu'à Saint Didier, mesure, au total, 250 km, tandis que la seconde, passant par Annecy, entre les mêmes points extrêmes, en mesure 292, c'est-à-dire 42 de plus.

Remarquons encore que les 136 km qu'on devrait construire à nouveau sur cette dernière ligne, de Saint Amour à Bellegarde, de Bellegarde à Annecy, et de Bourg Saint Maurice à Saint Didier, ont été mesurés en ligne droite, ce qui laisse prévoir dès à présent une notable augmentation de longueur et de dépense si on devait les construire en réalité. La longueur du tunnel de sommet, calculée à 22 km (quelqu'un a dit 27), à la cote de 920 m, serait convenable.

Mais on a calculé que ce grand tunnel ne coûtera pas moins de 82 millions ; les 86 km de Saint Amour à Bellegarde et à Annecy en coûteraient 50 ; le chemin de fer de Bourg Saint Maurice, à l'entrée du grand tunnel, 5, et celui de la sortie à Pré Saint Didier 8 ; au total donc : 145 millions, sans compter la somme nécessaire pour les travaux du souterrain du Credo, dont nous avons déjà parlé.

En définitive, on dépenserait une somme bien plus grande et on aurait une ligne moins directe et bien plus longue.

Est-ce à cela qu'on veut en venir, par hostilité à la Faucille et au Mont Blanc, qui donnent une ligne plus directe et plus courte, avec moindre dépense ?

Notons enfin que la ligne à construire s'arrêterait à Pré Saint Didier, ce qui suppose déjà exécutée la ligne par le Mont Blanc, de Le Fayet à Aoste, telle semble être l'opinion

du Ministère, car, dans le cas contraire, il faudrait ajouter 30 km à la longueur et 10 millions à la dépense pour arriver de Saint Didier à Aoste.

* * *

A vrai dire, on parla déjà, il y a quelques années, d'un projet de chemin de fer par le Petit Saint Bernard, mais non pas comme ligne principale de communication avec l'Italie, car elle aurait été trop longue, hors de la direction voulue et trop près du Mont Cenis, dont elle n'aurait été que la doublure.

En 1898, M. Baudin, alors Ministre des Travaux publics, cherchant à opposer à la voie d'accès en Italie par les Alpes helvétiques une voie par les Alpes françaises, avait passé une convention avec la Cie P. L. M. pour la construction du tronçon de Moutiers à Bourg Saint Maurice.

Son successeur, M. Maruéjouls, en 1902, fut d'avis qu'il convenait d'accéder au Simplon par la ligne Dijon-Pontarlier-Lausanne, et étudia une ligne tout à fait nouvelle de Mouchard à Bussigny, de la longueur de 70 km, qui aurait coûté autant de millions de francs.

En 1905, mettant de côté toute solution provisoire, on envisagea la question sous son vrai sens. M. Gauthier, Ministre, se voua à l'étude de la ligne la plus courte, la plus directe entre la France et l'Italie, et conçut le grand projet d'une ligne de Paris à Milan et à Turin par Dijon, les montagnes du Jura et Genève, en traversant la Haute Savoie par Bonneville, Cluses, Chamonix et le Mont Blanc, pour arriver en Italie par Aoste.

Et le Ministre actuel des Travaux publics, M. Barthou, à la séance du Sénat du 14 Janvier dernier, déclara qu'il était partisan de la percée du Mont Blanc, tout en admettant comme

possible, à une époque plus éloignée, la construction de la ligne d'Annecy par le Petit Saint Bernard.

Mais déjà M. Albert Gérard, rapporteur de la Commission des Finances au Sénat, après avoir examiné les différentes solutions des voies d'accès françaises au Simplon, les avait toutes écartées pour conclure en faveur du percement du Mont Blanc.

C'est ainsi que, dans une discussion large et sérieuse, la Faucille et le Mont Blanc l'emporteront toujours sur tous autres projets. Le Mont Blanc doit être la cheville ouvrière des échanges commerciaux de la moitié de l'Europe.

« Le Mont Blanc ne peut se percer pour servir à une « grande ligne internationale que si la Faucille se prolonge « directement dans la vallée de l'Arve à travers Genève. » (Ing. Jacquier.)

« Nous ne pouvons admettre la solution de la Faucille « qu'avec le Mont Blanc pour complément. » (Ing. Pacoret.)

Avec le percement de la Faucille et du Mont Blanc, les voyageurs pour Londres et l'Italie gagneront cinq heures, a écrit M. Gauthier.

On voit donc que la seule solution grande, utile et digne de la France est celle d'aller directement en Italie par la Faucille et le Mont Blanc, avec exclusion de tout autre tracé.

* * *

Les lignes nord et sud du lac Léman ne sont pas reliées à Genève par une voie ferrée ; la jonction n'existe qu'à Bellegarde, à 40 km au delà. Or, il sera indispensable d'unir la ligne de la Faucille aux lignes françaises de la Savoie au moyen de la traversée de Genève et d'une jonction des deux gares, rive droite et rive gauche.

Un projet de l'année 1900 prévoyait un chemin de fer de raccordement entre Meyrin et les Eaux-Vives, de la longueur de 10 km, qui, passant par le midi de Genève, avec un embranchement sur Plainpalais, coûterait 20 millions de francs. (1) Cette dépense considérable est occasionnée non seulement par la nécessité de construire quatre souterrains et deux ponts métalliques sur le Rhône et l'Arve, mais surtout par la grande valeur des terrains à exproprier. En tout cas elle n'est pas supérieure à l'importance qu'aura la ligne.

Les difficultés politiques qu'on a fait valoir au sujet de cette traversée sont plutôt un prétexte qu'une raison valable.

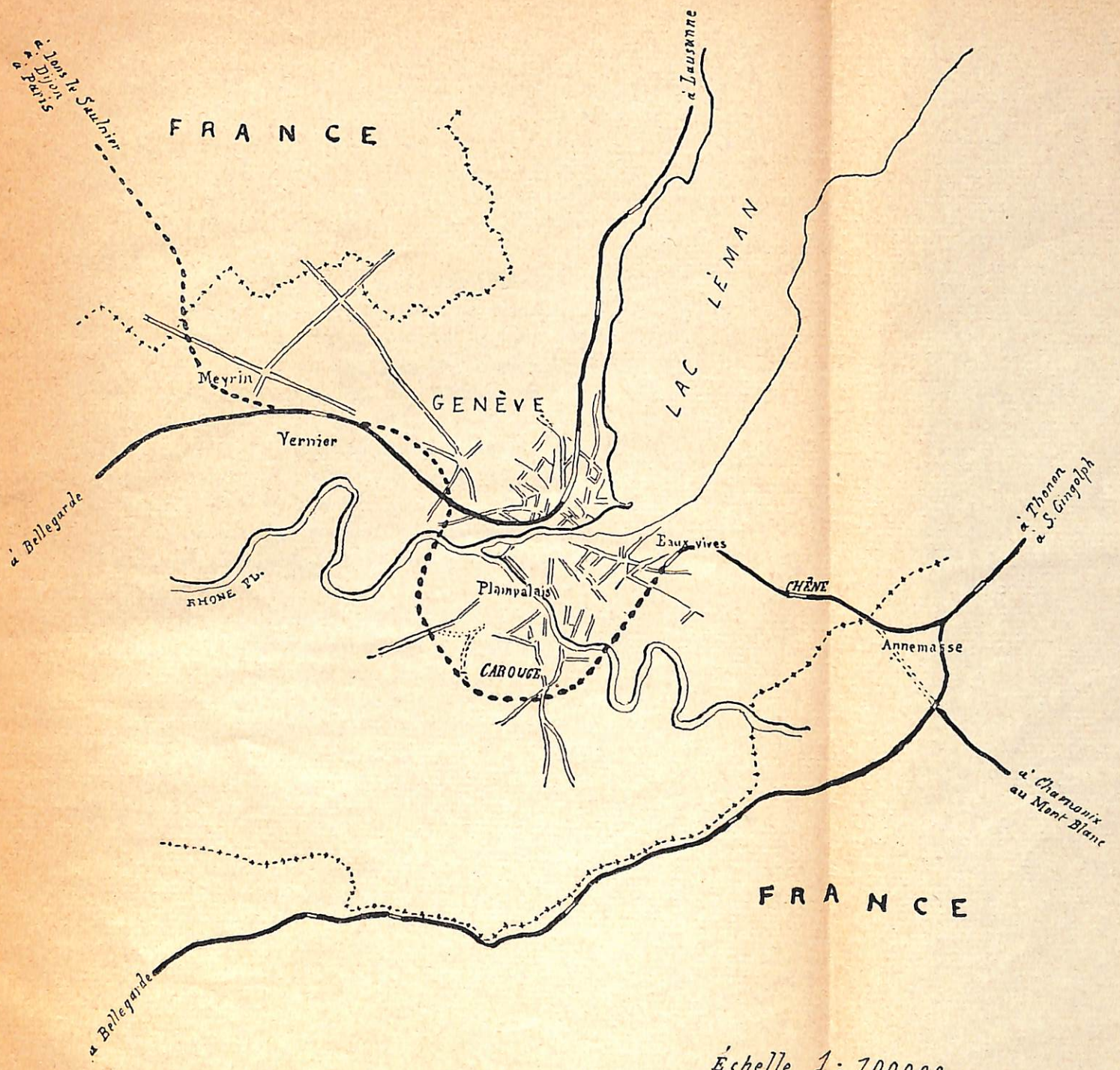
Il est assurément nécessaire, dans l'intérêt de la France et de l'Italie, d'emprunter le canton de Genève pour obtenir la ligne la plus directe et la plus courte possible entre Lons le Saunier et Aoste ; mais, d'un autre côté, il est aussi de l'intérêt de la Confédération de s'entendre avec les deux puissances pour éviter que la grande ligne ne passe pas par Genève, et que la Faucille se détourne de cette ville.

On sait que la Direction des Chemins de fer fédéraux, dans une réponse au canton de Genève, a posé des conditions tellement exagérées qu'elles sont absolument inacceptables pour la France. Elle voudrait, même après le raccordement, que le trafic provenant de la Faucille à Genève passât exclusivement par la ligne Genève-Lausanne.

Les entraves au commerce et au trafic qui s'ensuivraient seraient énormément onéreuses aux transactions internationales.

Vraiment, nous ne savons pas s'il est utile de donner beaucoup d'importance à ces extravagantes prétentions ; on doit croire qu'au-dessus de la hautaine Direction il y a encore en Suisse un pouvoir qui jugera les choses différemment, et que le Gouvernement fédéral ne s'en laissera pas imposer par de telles prétentions.

(1) Voir croquis N° 3.



Échelle 1 : 100000.

Croquis N° 3.

PROVINCIALE TORINO

« Il est certain qu'en Suisse on ne verrait pas avec indiffé-
« rence l'établissement d'une ligne de communication franco-
« italienne par le Mont Blanc, passant tout à fait en dehors
« de la Confédération, et qu'avant de voir aboutir la ques-
« tion, le Gouvernement fédéral épuisera tous les moyens
« de concilier équitablement les intérêts des deux Répu-
« bliques. » (1)

Et d'ailleurs il est encore de l'intérêt de la France et de l'Italie de ne pas laisser de côté une grande ville comme Genève, dont la population s'accroît chaque année, et qui est destinée à fournir une part importante du trafic. Les deux puissances ne peuvent pas négliger une ville qui, au point de vue de la finance, des sciences, des lettres et des arts, tient le rang d'une des grandes capitales de l'Europe. « Genève joue le rôle d'une capitale géographique et écono-
« mique. » (Ing. Jacquier.)

« Le percement de la Faucille, c'est Genève et la Suisse
« mises en communication directe avec l'Atlantique et l'Amé-
« rique. » (2)

Les deux puissances devraient donc chercher à offrir à la Confédération quelques avantages en échange, et le canton de Genève, de son côté, par le moyen de ses représentants au Gouvernement, ne doit pas laisser perdre une occasion aussi propice d'augmenter son importance politique et commerciale.

Il est donc vivement à souhaiter qu'à cet égard les deux Gouvernements réussissent à conclure des accords satisfaisants avec la Confédération, qui aura sûrement tout intérêt à voir un trafic si considérable franchir son domaine, et lui procurer de remarquables avantages, quand même ils seraient moindres que ceux qu'elle aurait pu espérer.

Car enfin on pourrait demander : Pourquoi la ville de

(1) *Le Temps*, 20 Janvier 1907.
(2) *Le Matin*, 12 Juin 1905.

Genève devrait-elle être toujours en dehors des routes directes entre la France et l'Italie ?

Ce n'est pas le cas d'entamer ici une discussion qui pourrait sortir du sujet actuel ; mais il y a là quelque chose qui heurte le bon droit et l'esprit moderne.

* * *

Après avoir démontré la haute valeur de la ligne préconisée au point de vue technique et politique, voyons quels avantages elle pourra procurer au trafic international.

La Faucille et le Mont Blanc percés, les lignes les complétant construites, tant en France qu'en Italie, on présenterait aux grandes transactions une ligne qu'il sera dans leur intérêt d'emprunter.

Si l'on prend pour point de départ Paris, le cœur de la France, et pour point d'arrivée Gênes, comme une des trois villes importantes de la Haute Italie, les itinéraires qu'on pourra battre sont les suivants : (Voir croquis N° 4.)

Par Chaumont-Bâle-Gothard	1048	km.
Par Dijon-Mâcon-Mont Cenis	957	»
Par Pontarlier-Lausanne-Simplon	920	»
Par la Faucille-Lausanne-Simplon	963	»
Par Dijon-la Faucille-Mont Blanc	870	»

Ce dernier aura donc la priorité sur tous les itinéraires aujourd'hui existants. Le seul itinéraire qui puisse entrer en comparaison avec lui est celui par Pontarlier, mais la différence actuelle de 50 km deviendrait bientôt plus considérable si l'on remarquait que la ligne passant par la Faucille et le Mont Blanc est presque une ligne de plaine, tandis que

PARIS
Chaumont
F R A N C E
Mulhouse
Vesoul
Bâle
Dyon
Mouchard
Pontarlier
BERNE
Lucerne
Châlon
Lons-le Saulnier
Frasne
Vallorbe
S U I S S E
Mâcon
Lausanne
Lötschberg
S. Gothard
Bourg
GENÈVE
Annemasse
Brigue
Simplon
Bonneville
Martigny
Iselle
Le Fayet
Chamonix
Culoz
Mont Blanc
Entrèves
Aoste
Chambéry
Ivrea
Novare
MILAN
Santhia
Chivasso
Mortara
Montcenis
Pavia
TURIN
Asti
Stradella
Plaisance
Alessandria
I T A L I E
GÊNES
à Brindisi
MER
THIRRENNIENNE

Croquis N° 4.

PROVINCIA DI TORINO

celle passant par Pontarlier, avec ses rampes exagérées, présente, en effet, une longueur virtuelle de 985 km.

De plus, la ligne par Pontarlier présente des difficultés sérieuses au trafic. C'est ainsi que dans le parcours Andelot-Vallorbe, les trains express emploient plus d'une heure et demie à parcourir 57 km à peine, et souvent même, en hiver, à cause des neiges, ils sont obligés de rebrousser chemin de Vallorbe jusqu'à Lausanne, pour être dirigés à Genève et Bellegarde, ou *vice versa*.

Il n'y a donc pas de doute que l'itinéraire par la Faucille et le Mont Blanc soit le meilleur de tous.

Même si on ne visait que Milan, l'itinéraire serait plus avantageux par le Mont Blanc que par le Simplon, car

Genève-Brigue-Milan donne . . . . . 382 km,
et Genève-Aoste-Milan ne donne que. . . . . 354 »

Et la différence augmenterait si l'on construisait le petit tronçon d'Ivrée à Santhiâ, déjà mentionné, qui est très intéressant parce qu'ici se ferait le partage du trafic de transit à destination de Milan, Brindisi et Gênes. Alors les 28 km en faveur de l'itinéraire par le Mont Blanc s'augmenteraient des 35 économisés par le dit tronçon, et l'on aurait une différence de 63 km en faveur de la ligne Genève-Mont Blanc-Milan.

* * *

Toutefois, le trafic de et pour les Indes ne doit passer ni par Milan ni par Gênes ; il passera par Santhia-Vercelli-Mortara-Stradella-Piacenza. Or c'est justement aux mouvements qu'il occasionnera qu'on doit accorder la plus grande attention.

Actuellement, ce trafic passe presque en entier par Ostende et le Gothard, mais la France doit tout faire pour le ramener à Calais, pour faire gagner à ses rails les frets qu'elle perd aujourd'hui, et cela ne peut s'obtenir que par la Faucille et le Mont Blanc.

Et de fait, si l'on prend Plaisance comme point d'arrivée sur la ligne Brindisi (voir croquis N° 5), on aura :

Via Ostende-Bâle-Gothard	1154 km.
Via Calais-Paris-Mont Cenis	1285 »
Via Calais-Pontarlier-Simplon	1237 »

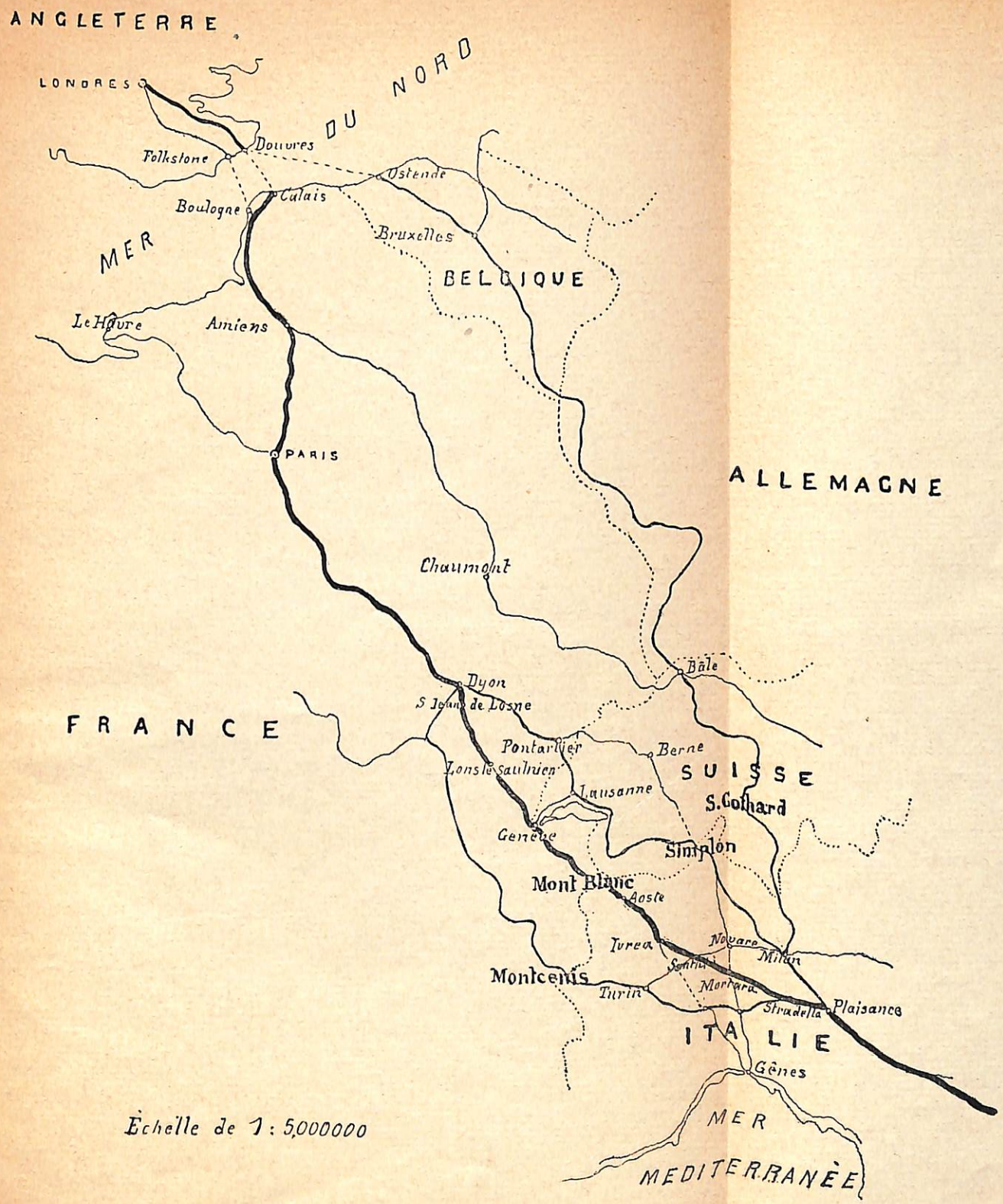
Les deux derniers itinéraires ne pourront donc jamais lutter avec le premier, et celui par le Simplon ne le pourrait pas davantage si le raccourci de Vallorbe existait. Il est donc évident que seulement avec la grande ligne nouvelle que nous préconisons on pourra disputer avec succès le trafic à l'Ostende-Bâle-Gothard, car alors on aura :

Via Calais-Faucille-Mont Blanc . . .	1146 km.

L'avantage, à vrai dire, ne serait encore que de 8 km, mais ces 1146 km empruntent la distance réelle ; on en trouverait une bien plus considérable en faveur du Mont Blanc si l'on faisait la comparaison des distances virtuelles, parce que la ligne du Gothard présente des pentes et des courbes tellement difficiles que les trains express y peuvent à peine faire 45 km à l'heure. En comptant ainsi, l'on obtiendrait une augmentation de 124 km sur la ligne du Gothard, dont la longueur serait de 1278 km.

Au contraire, la ligne passant par la Faucille et le Mont Blanc, en raison des faibles pentes et des grandes courbes, restera toujours de la longueur de 1146 km, avec un gain de 132 km et de plus de deux heures sur l'autre.

Il n'est donc pas possible de nier la nécessité inéluctable, au point de vue commercial, économique et politique, de


ANGLETERRE
LONDRES
Douvres
Folkstone
Calais
Boulogne
Ostende
Bruxelles
MER DU NORD
BELGIQUE
MER
Le Hâvre
Amiens
PARIS
ALLEMAGNE
Chaumont
Bâle
Dyon
S Jean de Losne
FRANCE
Pontarlier
Berne
Lons le saulnier
SUISSE
Lausanne
S.Gothard
Genève
Simplon
Mont Blanc
Aoste
Ivrea
Novare
Milan
Suze
Montcenis
Turin
Mortara
Stradella
Plaisance
ITALIE
Gênes
MER
MEDITERRANÉE
Échelle de 1 : 5,000000

Croquis N° 5.

PROVINCIA DI TORINO

construire la grande ligne internationale Faucille-Mont Blanc, dont la supériorité est flagrante.

Si la France ne peut pas offrir au commerce de l'Orient une ligne capable de reconquérir le trafic du Gothard, il est inutile qu'elle songe à autre chose qu'au *statu quo,* car toute correction ou voie nouvelle qui viserait au Simplon n'arriverait jamais à améliorer la situation ; toujours le trafic de l'Orient passera par la ligne Ostende-Bâle-Gothard, qui augmente de 5000 francs par km son revenu annuel.

Il ne faut pas nier l'évidence.

Actuellement, les transactions de l'Orient asiatique se font par le Mont Cenis, pour les voyageurs, et par le Gothard, pour les marchandises. Peut-être, sous peu, la Malle des Indes, elle aussi, délaissera le Mont Cenis pour emprunter le Simplon, car vraiment l'itinéraire

PROVINCIA DI TORINO

Dijon-Simplon-Plaisance, de 624 km

est plus court que l'autre,

Dijon-Mont Cenis-Plaisance, de 672 km.

Mais il restera constant que le trafic de transit, qui est le plus important, passera toujours par le Gothard.

A coup sûr, pour ramener et maintenir aux rails français ce trafic, il n'y a pas d'autre moyen que de lui offrir une grande ligne exclusivement française jusqu'à la frontière italienne, qui puisse lutter avantageusement avec toutes les autres.

La seule ligne qui puisse obtenir ce résultat est celle qui passerait par Dijon, Genève et le Mont Blanc, qui, au point de vue technique, économique, commercial et politique, l'emporterait de beaucoup sur n'importe quel autre tracé.

Et justement M. Gauthier, ancien Ministre des Travaux publics, écrivait dernièrement, (1) à propos de la dite ligne :

(1) *Le Journal* du 28 Février 1907.

« Ce qui nous conduit à affirmer que ni un voyageur ni une « tonne de marchandises, venant de Douvres *(par Calais)*, à « destination de Milan, n'échapperaient à la ligne du Mont « Blanc. »

* * *

Mais il y a encore autre chose à considérer en faveur de la ligne par le Mont Blanc.

La Chambre de Commerce française d'Agram (Croatie), suivant l'exemple de sa sœur de Genève à l'égard de la Faucille, vient de proposer, dans l'intérêt de la France, un itinéraire direct *Sud-Europe,* de Paris aux Balkans par l'Italie, en passant par le Simplon.

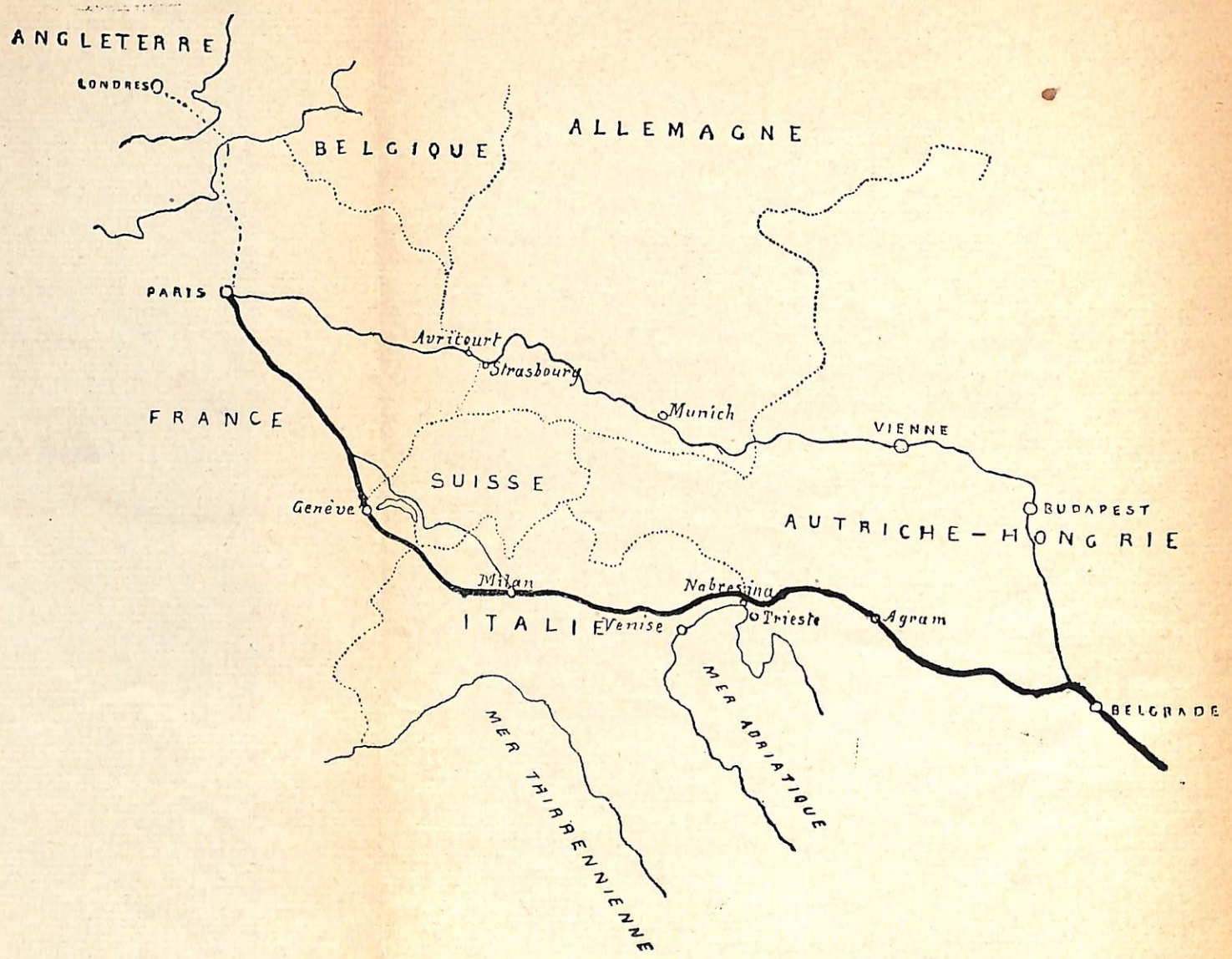
En peu de mots, la question est posée de la manière suivante :

Actuellement, les relations commerciales de l'Europe occidentale avec l'Europe orientale, jusqu'à la Mer Noire, se font par la vallée du Danube ; on pourrait les diriger bien mieux par le midi de l'Europe, maintenant que le Simplon est percé, en traversant la Suisse et en parcourant les vallées du Pô et de la Save jusqu'à Belgrade, d'où les trains, poursuivant par le Danube inférieur, arriveraient plus vite aux Principautés danubiennes, à Bukarest, à Constantinople, à Odessa. Et si l'on ajoute que l'itinéraire sera encore amélioré par la construction du chemin de fer de Lons le Saunier à Genève, en évitant le mauvais pas de Pontarlier, on aura une solution des plus satisfaisantes.

On ne peut pas nier l'exactitude de ces appréciations ; la chose est manifeste et la proposition séduisante ; l'adopter serait d'un très grand intérêt pour la France et l'Italie.

Seulement, si au lieu de passer par le Simplon on passait par le Mont Blanc, les mêmes avantages dont jouiraient la

PROVINCIA DI TORINO


ANGLETERRE
LONDRES
BELGIQUE
ALLEMAGNE
PARIS
Avricourt
Strasbourg
Munich
VIENNE
FRANCE
SUISSE
Genève
BUDAPEST
AUTRICHE-HONGRIE
Milan
Nabresina
Trieste
Agram
ITALIE
Venise
MER ADRIATIQUE
BELGRADE
MER TYRRHENIENNE

Croquis N° 6.

Malle et le trafic des Indes viendraient favoriser aussi l'*Orient-Express* et le commerce de la Mer Noire, avec un moindre parcours, et en voici la démonstration (voir croquis N° 6) :

La Chambre de Commerce d'Agram a prouvé que, en passant par le Simplon, les provinces lombardo-vénitiennes et la Croatie, on gagnerait 101 km sur l'itinéraire actuel par Strasbourg, Munich, Vienne et Budapest, et nous, de notre part, avons démontré plus haut que, suivant l'itinéraire Genève-Milan par le Mont Blanc plutôt que celui par le Simplon, on gagnerait 63 km. Donc, en résumé, l'itinéraire Paris-Mont Blanc-Milan-Nabresina-Agram-Belgrade présenterait une différence de parcours de 164 km en moins sur l'itinéraire actuel par le Haut Danube.

Cela prouverait encore une fois, s'il le fallait, l'incontestable utilité des percées de la Faucille et du Mont Blanc, qui aideraient non seulement les relations commerciales du nord-ouest de l'Europe avec l'Italie, mais aussi les grands services internationaux de l'Europe occidentale avec l'Europe orientale.

Evidemment, l'avenir qu'on préparera, en réalisant le projet d'Agram, sera profitable à l'Italie, qui verra passer sur ses rails, sur une longueur de 588 km, le trafic de la Mer Noire, qui maintenant ne la touche pas du tout.

Mais la France ne saurait obtenir de moindres bénéfices en convoyant l'*Orient-Express* par le Mont Blanc. Car tandis qu'aujourd'hui les services de l'Orient européen empruntent seulement 410 km de chemins de fer français de Paris à Avricourt, le parcours de Paris au Mont Blanc serait de 600 km, avec un avantage de 190 km pour les rails français. Si l'on suivait l'itinéraire Paris-Dijon-Pontarlier-Lausanne-Simplon, de la longueur de 664 km, le gain pour la France sur l'itinéraire Paris-Avricourt ne serait que de 45 km ; les autres 219, appartenant à la Suisse, seraient gagnés en passant par le Mont Blanc.

* * *

Sous quelque point de vue que l'on envisage la question, il résultera toujours que la ligne par la Faucille et le Mont Blanc, présentant un raccourci considérable sur celles par le Mont Cenis et le Gothard, conviendra beaucoup mieux que toute autre au trafic entre la France et l'Italie, grâce à la direction du mouvement, à l'abréviation du parcours, aux faibles pentes, à la facilité d'exécution et à la dépense relativement modérée d'installation, et qu'il est par conséquent d'un intérêt suprême pour la France de prendre une résolution radicale qui coupe court à toute incertitude.

D'ailleurs, est-il possible d'imaginer que la ligne par le Mont Blanc, malgré tous les avantages qu'elle présente, ne se fasse jamais ? Non ; au contraire, il est évident que, dans un délai plus ou moins long, elle se fera sûrement, fatalement, de trop sérieux motifs l'imposeront, et alors ne vaut-il pas mieux la faire de suite, laissant de côté tout expédient, toute hésitation.

La ligne internationale par la Faucille et le Mont Blanc fera le plus grand honneur à la France ; ce sera une grande conquête de la civilisation et de la science. Elle résoudra toutes les questions d'une manière rationnelle et définitive, et sera une noble revanche économique sur le Saint Gothard et le Simplon, qui ne lui servent à rien.

Cette ligne, réalisée dans toute son étendue, sera pour la France un juste titre de fierté et une grande source de richesse, car par elle passeront toutes les transactions commerciales entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie, et par elle passeront les grands services de l'Europe occidentale avec l'Europe orientale, jusqu'à la Mer Noire.

Et à l'égard des communications intercontinentales, la ligne proposée abrégerait de beaucoup les relations entre l'Amérique, la Haute Italie, la Hongrie et l'Orient, car les ports français de l'Atlantique, Saint Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, sont bien mieux placés que ceux de la Mer du Nord, Anvers, Rotterdam, Hambourg, pour le trafic du Nouveau Monde.

L'Italie, de son côté, s'est déjà prononcée en faveur de la Faucille et ne manquera pas d'aider de toute sa sympathie et de toutes ses forces au percement du Mont Blanc, sachant qu'elle ne fera jamais assez pour concourir à la réussite de la grande œuvre qui établira la communication la plus correcte entre elle et la France et servira non seulement à leurs intérêts commerciaux, mais aussi à renforcer toujours davantage les liens d'amitié et de bienveillance mutuelle.

* * *

Il appartient à la France et à l'Italie d'offrir au trafic international une ligne qui soit la plus courte, la plus directe et la plus facile possible, où les trains puissent courir avec sûreté à la plus grande vitesse. Les deux nations doivent réunir tous leurs efforts politiques, économiques et techniques pour arriver à la réalisation du splendide projet, qui a reçu partout le plus favorable accueil, qui donnera les meilleurs résultats et laissera bien loin derrière lui et pour toujours toutes les voies concurrentes.

En général, on reconnaît la grande utilité de la ligne par la Faucille et le Mont Blanc (ces deux œuvres sont moralement liées ensemble), mais il est des personnes que préoccupe l'importance de la dépense, tant en France qu'en Italie.

Cette crainte n'est pas raisonnable. La dépense sera sans doute importante, car l'œuvre l'est aussi, mais elle n'est pas supérieure aux moyens financiers dont les deux pays peuvent disposer.

La seule question à discuter est de savoir si les sommes que l'on y dépensera seront bien employées. Sur cela, on est fixé dès à présent, car on ne ferait pas tant d'études et l'on ne discuterait pas tant et aussi si longtemps pour trouver la meilleure voie d'accès à l'Italie, si on ne savait pas

que la ligne qui résoudra le mieux le problème donnera un énorme rendement en raison de l'extraordinaire trafic dont nous avons cherché à donner une faible idée, et compensera largement l'argent qu'on y aura dépensé.

Toute appréhension doit disparaître ainsi, et il ne reste qu'à souhaiter que la ligne Faucille-Mont Blanc puisse être établie au plus vite, pour le plus grand bonheur des deux peuples.

« Le nombre des sceptiques diminue », a dit M. Maillaud, Vice-Président de la Commission des Finances, au Sénat, en interrompant M. Perrier, dans la discussion relative au Mont Blanc, à la séance du 14 Janvier 1907.

Espérons, mieux encore, que le nombre des croyants dans la justesse de la cause aille tous les jours en augmentant, de manière qu'on puisse arriver bientôt à la solution concrète de la question.

Alberto ARA,
Colonel.